Mit diesem Bericht zu U977 aus dem Buch

Michael Ivinheim & Harry Cooper - Hitler and the Secret Alliance

wird die Geschichte aus dem Landserheft auf den Kopf gestellt.

Vorbemerkungen zum Bericht

Die Uran-235-Bombe »Little Boy« war deutscher Herkunft

Falls Ihnen der Name Ángel Alcázar de Velasco irgendwie bekannt vorkommen sollte, so täuschen Sie sich nicht: Wir hatten ihn im Vorwort der ersten 2023er-*Unter-Verschluss*-Sonderausgabe erwähnt. De Velasco war nicht nur ein Top-Spion, sondern auch das, was man heute gern als »schillernde Figur« bezeichnet. Er verfügte über zahlreiche Kontakte und besaß ein umfangreiches Wissen – das er allerdings in nicht wenigen Fällen für sich behielt. Einem Mitrechercheur gelang es noch kurz vor dem Tod de Velascos, diesen Wissensträger zu sprechen, der bei dieser Gelegenheit unter anderem wiederholte, was er schon in einem viele Jahre zuvor nur in Japan erschienenen Buch behauptet hatte: dass (zumindest) die von den Amerikanern als »Little Boy« bezeichnete Uran-235-Bombe nicht US-amerikanischer, sondern deutscher Herkunft war. Und als sei das nicht schon erstaunlich genug, ließ er auch noch wissen, dass er nach dem Krieg bedeutende nationalsozialistische Persönlichkeiten nach Südamerika gebracht habe, unter anderem Martin Bormann, einen der engsten Vertrauten Adolf Hitlers. (Er schrieb dazu sogar ein Buch, das 1960 erschien, aber bis heute offensichtlich von keinem Historiker der Welt zur Kenntnis genommen wurde.)

Das Cover eines von Ángel Alcázar de Velasco verfassten, 1979 erschienenen Buches, das ihn auch selbst zeigt. Über ihn heißt es unter anderem in der englischen Version der Online-Enzyklopädie *Wikipedia*:
»In seinen Erinnerungen zeigt Alcázar de Velasco seine Gedanken über den Weltkrieg und auch seine esoterische Persönlichkeit: ein Konflikt zwischen den verborgenen Mächten von Wel, die von den Nationalsozialisten vertreten wurden, die die europäische Zivilisation gegen den jüdischen Kahal verteidigten. Er ist zutiefst antisemitisch und glaubt, dass die Alliierten und die Sowjetunion Teil einer internationalen jüdischen Verschwörung sind.
Im März 1941 begann Alcázar für Walter Schellenberg, den Spionagechef der SS, RSHA, zu arbeiten. Dadurch wurde Alcázar in die ›Operation Willi‹ verwickelt, bei der die Mitarbeiter von Walter Schellenberg versuchten, den Herzog von Windsor in Portugal zu entführen. 1944 reiste er nach Deutschland und arbeitete erneut für die SS und half ihr bei der Säuberung der Abwehr […]. Alcázar blieb bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in Berlin.
In seinen Erinnerungen erzählt er, dass er sich bis zum 24. April 1945 im Bunker der Reichskanzlei aufhielt. Danach konnte er in die Schweiz fliehen und wurde nach Spanien repatriiert. Nach seiner Ankunft in Spanien arbeitete er weiter für das Dritte Reich und half [dessen Vertretern] bei der Flucht aus Deutschland. Die meisten von ihnen waren nationalsozialistische Führer, der berühmteste von ihnen war Martin Bormann.«

Angeregt durch diese Informationen, stöberte ich nach Angel Alcázar de Velasco und wurde fündig... aber nicht so, wie gedacht.

Aus dem Buch:
Angel Alcázar de Velasco, Harry Cooper - Hitler In Argentina (1984)

Während U-530, ein Langstrecken-U-Boot vom Typ IX-C, die "Beine" hatte, um Argentinien zu erreichen, gibt das U-Boot vom Typ VII-C, U-977, ein echtes Rätsel auf. Laut Kommandeur Schaffers eigenem Bericht verließ es seinen Stützpunkt in Norwegen mit nur 3/4 einer Treibstoffladung und fuhr zu der ihm zugewiesenen Patrouillenstation vor den britischen Inseln. Dann kam der Kapitulationsbefehl, und Schaffer kehrte laut seinem eigenen Buch zu seinem norwegischen Stützpunkt zurück, um die verheirateten Männer auszuladen und mit der Kurzbesatzung der unverheirateten Männer, aber ohne zusätzlichen Treibstoff (laut seinem Buch), nach Argentinien aufzubrechen, wo sie fast drei Monate später ankamen.

Selbst mit vollem Treibstoff hätte es ein Typ VII-C schwer gehabt, diese große Entfernung zu überwinden, da seine Reichweite nur 6.500 Meilen beträgt. Doch trotz Schaffers eigenen Berichten über zu wenig Treibstoff schaffte es U-977 bis nach Mar del Platte. Schäffer behauptete, dass er diese lange Strecke schaffen konnte, indem er untergetaucht blieb und beim Schnorcheln mit nur einem Diesel fuhr. Das macht keinen Sinn. Es wäre viel schwieriger, das untergetauchte Boot mit den kantigen Strukturen über dem Deck durch das Wasser zu schieben, als an der Oberfläche zu fahren, wodurch mehr Treibstoff verbraucht würde.

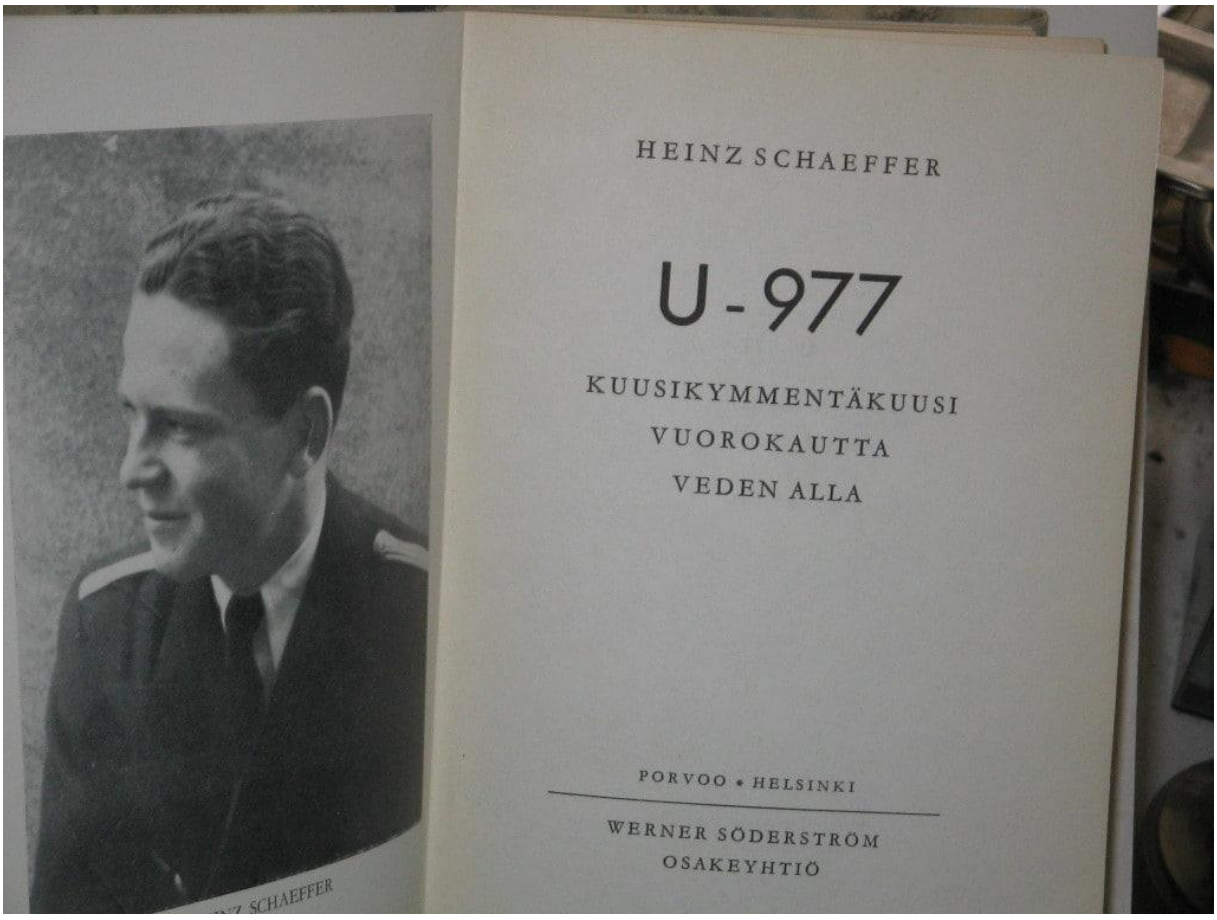
In dem Buch "The Secret Alliance" widerlegt S.E.I.G.-Agent Michael Ivinheim die Behauptung, dass das Boot sechsundsechzig Tage unter Wasser war.

Sowohl WERMUTH als auch Schäffer behaupteten, dass sie vor ihrer Ankunft in Mar del Plate alle Papiere auf See weggeworfen hatten. Der ehemalige Abwehragent PETER HANSEN wurde jedoch

1947 nach Buenos Aires gebracht, um alle Papiere zu übersetzen, die sich nicht an Bord der Boote befanden. Und als HARRY COOPER (l-LIFE-1983) 2008 den U-Boot-Stützpunkt in Mar del Plate besuchte, wurden ihm die Kisten mit diesen Papieren gezeigt und COOPER wurde gesagt, er könne jederzeit wiederkommen und diese Dokumente lesen.

Auf der nächsten Seite sehen wir einige der Dokumente, die weder auf U-530 noch auf U-977 "an Bord" waren. Glücklicherweise haben wir ein ausgezeichnetes Verhältnis zur argentinischen Marine und können zurückkehren, wenn wir es wollen.

Dies sind nur einige der Dokumente, die wir in Mar del Plate gesehen haben. PETER HANSEN sagt uns, dass es nichts Weltbewegendes ist, sondern dass es sich lediglich um Betriebshandbücher für die verschiedenen Geräte an Bord der U-Boote handelt. Das macht wirklich Sinn, denn wir glauben, dass alle Befehle, die sich auf die Flucht von Personen mit hohem Rang beziehen, mündlich gegeben wurden.



Schäffer in seinem Buch (finnische Ausgabe)

aus dem Axis-History-Forum

Es gab so viele Augenzeugenberichte, die zeigen, wie Hitler hätte fliehen können. Ich weise auch auf die Tatsache hin, dass es im Bunker keine Leichen gab. Alle Berichte der Leute, die im Bunker waren, besagen, dass sie nicht viel Petro ("Benzin") hatten und trotzdem die Leichen von Goebbels, seiner Frau und seinen Kindern nicht verbrennen konnten. Auf die Frage, ob Hitler tot sei, antwortete Stalin mit einem klaren Nein!

Gegenstände, die ihm gehörten, wurden in Südamerika gefunden. Josh Gates war vor kurzem in der gleichen Gegend und traf sich mit den Polizeibeamten, die ein Versteck mit Nazi-Gegenständen gefunden hatten, von denen alle glaubten, dass sie Hitler gehörten, einschließlich

der großen Lupe, die er zum Lesen von Landkarten benutzte. Josh fragt sich sogar, ob das die Lupe ist, die er besaß und benutzte (sie wurde nie bei einem seiner deutschen Landsleute gefunden). Josh fand auch Medizinflaschen, die dieselben waren, die er im Dschungel benutzte, zusammen mit Leuten, die ihn und Eva in einem gut geschützten Hotel sahen und bedienten.

Die Karten des Bunkers, die in den späten 2000er Jahren gefunden wurden, zeigen außerdem zwei weitere Türen, die aus dem Bunker führten und über die vorher nicht gesprochen wurde. Einer dieser Ausgänge führte zu einem Flugplatz, der geschlossen war und weniger als 100 Fuß vom Ausgang zur Landebahn entfernt lag. Ein kleines Flugzeug wurde beim Verlassen dieses Platzes gesehen, aber weil es so klein war, entschieden die USA, es nicht abzuschießen.
Das ist auch etwas zum Nachdenken, denn ich glaube, wir alle haben Informationen gefunden, die anders sind als das, was berichtet wird oder berichtet wurde.
Die Gewinner schreiben die Geschichtsbücher.
Ich weiß, dass einige sagen: "Wen interessiert das schon?", darunter auch Geschichtslehrer, die immer fragen: "Warum ist das wichtig?" Für mich ist es wichtig, weil es zeigt, dass es etwas anderes gibt als das, was die Regierung uns glauben machen will.

Außerdem sollten wir bedenken, dass wir (die Alliierten) erst nach 3 oder 4 Tagen in den Bunker kamen... also war alles, was wir sahen, fotografierten und berichteten, das, was Russland uns sehen lassen wollte. Wir dürfen nicht vergessen, dass auch sie ein Meister der Propaganda waren und sind.

Die Geheimnisse der Fahrt von U-977

Entnommen dem Buch
Michael Ivinheim & Harry Cooper - Hitler and the Secret Alliance

"Ich bin nur einer der unbekannten jungen deutschen Überlebenden des Zweiten Weltkriegs. Zusammen mit meiner Generation würde ich nichts sagen, wenn das möglich wäre; wenn das Geheimnis von U-977, dessen letzter Kommandant ich war, nicht gelüftet werden dürfte..."
Heinz Schäffer, El Secreto del U-977, HIMSA Editorial, Buenos Aires 2006.

"Kommandant, wenn diese Karte stimmt, waren Sie nicht näher als fünfzig Meilen am Äquator, als der brasilianische Kreuzer BAHIA dort am 4. Juli 1945 versenkt wurde!"
Capitán de fragata Mallea, Hafenmeister der Marine in Mar del Plata: El Secreto del U-977, S.19.
"Ein dreifaches Hoch auf unser treues und unverwundbares U-977! Hurra! Hurra! Hurra!"
Heinz Schäffer, ebd., an seine Besatzung in Mar del Plata, 17. August 1945.

Nach seiner Entlassung aus alliierter Gefangenschaft im Jahr 1948 wurde Heinz Schäffer, der ehemalige Kommandant von U-977, von der argentinischen Republik als Einwanderer aufgenommen. Dann begann er, seine Memoiren zu schreiben. Um *"das Geheimnis von U-977 zu lüften"*, bereitete er das Manuskript auf eine besondere Art und Weise vor, damit diejenigen, die es verstehen konnten, es auch verstehen würden. Da war die Fantasiereise, bei der U-977 im Kriechgang nach Argentinien kam und sechsundsechzig Tage unter Wasser verbrachte, was die Bewunderung und Sympathie aller erregte, und eingewoben in die Erzählung der Fantasie sind die wahren Fakten der Reise, auf der U-977 mit einer riesigen Ladung beladen zu den Kapverden und zum Äquator raste, am 4. Juli 1945 die Linie überquerte und vierundvierzig Tage lang im Südatlantik und in der Argentinischen See unterwegs war, bevor es in Mar del Plata kapitulierte.

Als das Buch 1950 weltweit veröffentlicht wurde,(1) blieb aus politischen Gründen nur die Fantasiereise übrig, die seitdem von der ganzen Welt als Evangelium akzeptiert wird. Doch selbst aus den Berichten der argentinischen Marine und der US Navy über die Verhöre Schäffers geht nicht hervor, dass er jemals etwas Derartiges getan hat, und der Zeitrahmen lässt keine Möglichkeit für eine 66-tägige Fahrt immer unter Wasser zu.

1955 übersetzte und veröffentlichte die argentinische Marine das Originalbuch privat und nur für den internen Umlauf und als Referenz. Das Buch El Secreto del U-977 erschien in den Regalen der argentinischen Marinebibliothek als Band XXIV und trug den Vermerk:
"Diese Übersetzung und dieser Abdruck sind vom Autor nur für das Personal der argentinischen Marine genehmigt".

Im Jahr 2006 beschloss die argentinische Marine, ihre Übersetzung aus dem Jahr 1955 über die HIMSA-Redaktion zu veröffentlichen, so dass sie nun für die breite Öffentlichkeit auf Spanisch erhältlich ist. Diese Originalversion, die zusammen mit den Vernehmungsberichten der Marine gelesen wird,(2) liefert eine ganz andere Geschichte als das, was die Historiker bis heute gerne servieren.

Schäffer war ein Berliner, geboren am 28. April 1921. Er wurde Ende 1938 als Seekadett aufgenommen.(3) Nachdem er sein Offizierspatent erhalten und auf einem Minenräumboot im Kanal Dienst getan hatte, trat er im Mai 1941 in den U-Boot-Flottille ein. Er machte sechs volle Patrouillen an Bord von U-561 (Mai 1942) und vier unter Heinz Fenn als IWO an Bord von U-445 (Oktober 1943). Im Laufe des Jahres 1944 qualifizierte er sich als U-Boot-Kommandant und kommandierte das Jahr über U-148, das der 21. U-Bootflottille in Pillau, die nichts anderes tat, als Männer für das Kommando auszubilden. Zu Weihnachten 1944 wurde Oberleutnant Schäffer das Kommando über das mit Schnorchel ausgestattete Typ VII-C Boot U-977 übertragen.

Er kam mit dem Boot im März bei Blohm & Voss in Hamburg an, obwohl er laut US Navy Report bereits am 20. Februar in Hamburg war und das Boot zwischen dem 26. und 30. März auf der Howaldt-Werft, *"um den Schnorchel einzubauen"*, der laut Schäffer bereits eingebaut war, als er das Kommando über das Boot in Pillau übernahm. Anfang April 1945 wurde das Boot der 31. U-Ausbildungsflottille in Hamburg zugeteilt, *"bereit"*, aber nach Schäffers Meinung nicht einsatzbereit. Er beklagte sich darüber, dass *"die Batteriekapazität nur 70 % betrug"*, *"die Hauptkupplungen waren seit über einem Jahr im Einsatz und konnten jeden Moment Probleme machen"*, er wollte *"Schutzpanzerung"*, *"ein neues Radar"* und etwas Zeit für die *"Einarbeitung der Mannschaft"*, da *"nicht alle Männer an Bord mit dem Boot vertraut waren"*. Seine Anträge wurden "wegen Materialmangels" abgelehnt und er wurde nach Kiel beordert, um sich auf das Auslaufen vorzubereiten.

ANMERKUNG DES AUTORS - Dieses Boot wurde vom 6. Mai 1943 bis Dezember 1944 von Kapitänleutnant Leilich kommandiert, als das Kommando auf Oberleutnant zur See Heinz Schäfer überging.

Wenige Stunden nach dem Einlaufen in Kiel ging er an Bord des Hauptquartiers zu einer Konferenz mit Admiral Dönitz, der sich seine Beschwerden anhörte und ihm dann den Befehl für die Operation Southampton gab.

Er sollte mit seinem alten Boot vom Typ VII-C um Schottland herumfahren, die Irische See hinunter, um die Spitze Cornwalls herum, den Kanal hinauf zur Isle of Wight fahren, in den Hafen von Southampton einlaufen und dort *"wenn möglich"* die Schifffahrt angreifen. Eine solche Operation war für ein ausgedientes Boot vom Typ VII in dieser Phase des Krieges offensichtlich ein Selbstmordkommando. Die neuen Boote vom Typ XXIII, die jetzt in Dienst gestellt wurden, waren speziell für diese Art von Abenteuern gebaut worden, und hier muss man vermuten, dass hinter der Operation Southampton mehr steckte, als man auf den ersten Blick sieht.

Schäffer beschloss nun, seiner Mutter in Berlin einen letzten Besuch abzustatten, um sie davon zu überzeugen, Berlin vor der Ankunft der Russen zu verlassen, und angeblich traf er auf der Zugfahrt zufällig einen Waffen-SS-Offizier, der ihm von den neuen supergeheimen Waffen erzählte, die das Reich im Begriff war, einzusetzen, und ihn ins Waffen-HQ in Berlin einlud, um sich die außergewöhnlichen Möglichkeiten mit eigenen Augen anzusehen. Warum er diese pantomimischen Szenarien in seinem Buch aufführt, ist schwer zu ergründen. Der einzig denkbare Grund für einen SS-Offizier, einen U-Boot-Kommandanten ins Hauptquartier der Waffen-SS einzuladen, um geheime Waffen zu sehen, wäre, wenn er sie auf seinem Boot installieren und über ihre Funktionsweise berichten sollte. Zu gegebener Zeit traf Schäffer ein, wurde dem kommandierenden Offizier vorgestellt und die Vorführung begann. *"Es herrschte eine solche Zuversicht auf den Endsieg, wie ich sie noch nie erlebt hatte, nicht einmal am Ende des Frankreichfeldzugs"*, schrieb er. Ihm wurden Fotos der seltsamsten Geräte gezeigt, darunter auch die sogenannte *"Todesstrahlmaschine"*, die er am nächsten Tag in Betrieb sehen sollte, aber Schäffer entschuldigte sich aus Zeitmangel. Nachdem er seine Mutter besucht hatte und es ihm nicht gelang, sie zu überzeugen, Berlin zu verlassen, kehrte er nach Kiel zurück.

Was kann diese *"Todesstrahlmaschine"* gewesen sein? Aus einem USAF-Bericht ist bekannt, dass die deutschen Bodentruppen ein *"Störphänomen"* gegen alliierte Flugzeuge einsetzten. *"So unglaublich es auch erscheinen mag, dass vom Boden aus bis zu einer Höhe von 30.000 Fuß genügend magnetische Energie projiziert wird, um das Funktionieren des Zündsystems eines Flugzeugs zu stören, so wird doch angenommen, dass die oben genannten Beweise die Erwägung von Gegenmaßnahmen für einen solchen Zustand rechtfertigen..."*(4)

Parallel zu diesem Bericht scheint es wahrscheinlich, dass die *"Interferenzphänomene"* für den Einsatz an Bord von U-Booten, die sich auf wichtigen Reisen befanden oder zu Versuchszwecken in feindliche Häfen einliefen, verfeinert worden waren. Ein Mann, der uns einen interessanten Bericht über solche Phänomene liefert, ist der ehemalige Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld,(5) der im März 1945 als leitender Funktelegrafist an Bord von U-234 auf dem Weg nach Japan mit strategischem Kriegsmaterial war.

Dieses Boot vom Typ X-B war von einem Minenleger zu einem Frachtschiff umgebaut worden. Elf militärische oder technische Passagiere, darunter zwei Japaner, gingen in Kiel an Bord. Entgegen der üblichen Praxis stand die Fernmeldestelle unter der Leitung eines Wissenschaftlers, Dr. Heinz Schlicke, einem Spezialisten für Radar, Infrarot und Peilung, der für die Reise den Ehrenrang eines Fregattenkapitäns (S) erhalten hatte.

Am frühen Morgen des 26. März 1945 liefen U-234 (Kapitänleutnant Heinrich Fehler) und sein Minensuchboot von der Strander Bucht aus, begleitet von drei U-Booten als zusätzliche Eskorte. Diese Boote waren das Typ VII-C U-1107 (Parduhn), Typ IX-C U-516 (Petran) und das Typ VII-C/41 U-1274 (Fitting). Sobald sie den Großen Belt verlassen hatten, entließ Fehler den Minenleger und schloss mit den U-Boot-Eskorten auf. Obwohl U-234 siebzehn Knoten fahren konnte, war Fehler gezwungen, mit zehn Knoten zu fahren, der Geschwindigkeit des langsamsten der drei U-Boot-Begleiter. Diese letzteren Boote sollten U-234 nach Norwegen begleiten und sofort nach Kiel zurückkehren. Die spannende Frage ist, warum eines dieser Geleitboote nur zehn Knoten fahren konnte. Hatte es schwere elektrische Geräte an Bord, von denen wir nichts wissen sollen? In seinem Buch weicht Hirschfeld der Frage nach diesem langsamen Vorankommen aus, indem er fälschlicherweise angibt, dass es sich bei den drei Geleitbooten um Boote vom Typ XXIII handelte, deren Höchstgeschwindigkeit an der Oberfläche zehn Knoten betrug.

Der erste Vorfall ereignete sich folgendermaßen. Gegen 1500 Uhr am 27. März 1945 wies Dr. Schlicke Oberstabsfeldwebel Hirschfeld an, *"das Reserve-Radar"* einzuschalten. Ein paar Minuten später wurden drei feindliche Flugzeuge gesichtet, die sich schnell näherten. Als die Entfernung auf 3000 Meter geschrumpft war, befahl Fehler der Flak, zu schießen. Hirschfeld sagte:

"Die Flakschützen reagierten nicht und es blieb ruhig. Ich sprintete zur Brücke und hörte, wie Fehler die Geschützmannschaften lautstark beschimpfte. Jeder auf dem Oberdeck des Bootes hatte den Befehl zum Feuern gehört, außer den Kanonieren. Zu unserem Erstaunen flogen die feindlichen Flugzeuge weiter, scheinbar in Unkenntnis einer Reihe von vier U-Booten unter ihnen."

Als ich Hirschfeld zu diesem Vorfall befragte, gab er mir zu verstehen, dass er nicht direkt dem IIWO, sondern Dr. Schlicke unterstellt war. Er dachte, dass die Flakbesatzung von Kapitänleutnant Heinrich Hellendorn, dem Spezialisten für Marineflak, kontrolliert wurde und dass die Flak den Befehl hatte, nur Hellendorn in allem zu gehorchen und den Kommandanten zu ignorieren. Das war eine unerhörte Situation auf einem U-Boot.

Der zweite Vorfall ereignete sich um Mitternacht vor Frederikshavn. Ein deutscher Handelskonvoi auf dem Weg nach Süden, der aus vier Dampfern bestand und von modernen Torpedobooten eskortiert wurde, wurde von Bomberflugzeugen in sternenklarer See angegriffen. Während die vier U-Boote, die das vorrangige Ziel waren, zusahen, explodierte ein Munitionsschiff. Hirschfeld:

"Unser Radar zeigte eine Vielzahl von Kontakten an allen Punkten des Bildschirms. Im Kattegat wimmelte es von feindlichen Flugzeugen. Fehlers Flakbesatzungen warteten unbeweglich an ihren Waffen. Das Radar entdeckte ein Flugzeug, das sich in niedriger Höhe von Westen her näherte. Die Spur erschien, als der Kontakt etwa 5500 Meter entfernt war und fast die Meeresoberfläche streifte."

Hirschfeld richtete den Radarstrahl auf den Angreifer und bei 3000 Metern: *"Das Flugzeug drehte unerklärlicherweise von seinem direkten Kurs auf uns ab. Bei 5500 Metern verschwand es vom Bildschirm... Flugzeuge kreisten weiter am Himmel und nach dreißig Minuten kam ein weiterer Anflug von Westen. Als sich der Radarstrahl voll auf den ankommenden Bomber konzentrierte, verschwand er in 3000 Metern Entfernung. Das Spiel ging die ganze Nacht so weiter: Es wiederholte sich dreimal. Es kann kein Zufall gewesen sein, aber ich habe nie genau herausgefunden, welchen Effekt dieser Trick auf dem feindlichen Radarschirm hatte. Bei Tagesanbruch war alles vorbei. Die vier U-Boote fuhren unversehrt in den Oslofjord und gingen vor Anker."*

Die wichtigsten Punkte, die aus den oben genannten Vorfällen hervorgehen, sind die folgenden:
1. Die vier U-Boote haben zu keinem Zeitpunkt das Feuer eröffnet;
2. Bei jedem Vorfall richtete Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld den *"Radarstrahl"* auf die sich nähernden Flugzeuge.

Wenn Hirschfeld das tat, zogen die Flugzeuge immer bei 3000 Meter ab und verließen den Schauplatz. Daraus lässt sich schließen, dass 3000 Meter die Grenze des *"Störungsphänomens"* war und die Flugzeugbesatzung an diesem Punkt plötzlich die Nachricht erhielt, dass sie in unmittelbarer Gefahr war. Da die Flugzeuge daraufhin sofort den Schauplatz verließen, muss diese unmittelbare Gefahr eine Art Bedrohung für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Flugzeugbesatzung durch das Störphänomen gewesen sein, daher der Begriff *"Todesstrahl"*.

Da die vier U-Boote nie auf die Flugzeuge schossen und ein Offizier eigens dafür eingesetzt wurde, an den Flakgeschützen für Disziplin zu sorgen und sicherzustellen, dass der Kommandant sich nicht dazu hinreißen ließ, in der Hitze des Gefechts das Feuer zu eröffnen, muss es auch gefährlich gewesen sein, aus dem Schutz des *"Phänomens"* heraus zu schießen. Der Hauptzweck des Störphänomens war also defensiv.

Heinz Schäffers unmittelbare Befehle lauteten, U-977 nach Norwegen zu bringen, um die Betankung abzuschließen und ein paar Tage lang mit dem neuen Schnorchel zu üben. Auf dieser Reise sollte es einen Zwischenstopp in Frederikshavn in Dänemark geben, um aufzutanken. Laut den offiziellen Aufzeichnungen lief U-977 am 13. April 1945 aus. In Frederikshavn wurde eine so große Menge an Proviant *"und allem Erdenklichen"* geladen, dass der Chefingenieur gegen das *"übermäßige Gewicht"* protestierte, das ein sicheres Untertauchen schwierig oder unmöglich machen könnte. Schäffer erklärte außerdem(6), dass er "*in den Tagen vor der Niederlage nur 80 Tonnen Treibstoff erhielt. Die deutschen Reserven waren erschöpft und die synthetischen Produktionsanlagen und Eisenbahnverbindungen zerstört*", während er den Vernehmungsbeamten der argentinischen Marine erzählte, dass der über Bunker zwar 130 Tonnen verfügte, aber "der Chefingenieur anordnete, dass er nur 80 Tonnen, also 61,5 Prozent der Kapazität, laden sollte, um die Stabilität des Bootes zu gewährleisten."(7)

Dies ist damit zu erklären, dass der Zwischenraum für ausreichenden Auftrieb sorgen sollte, um den oberen siebten Teil des Rumpfes über Wasser zu halten.

Das argentinische Verteidigungsministerium hat vor kurzem weitere Details über U-977 in seinem Archiv 35275/07 veröffentlicht. Ein Foto des Kommandoturms zeigt drei Antennen von Interesse. Die Argentinier bemerkten erstaunt, dass es schwer zu verstehen sei, warum ein Boot aus einer Ausbildungsflottille, das angeblich nach Beendigung der Feindseligkeiten aus Europa entkommen war, um eine bessere Behandlung für die Besatzung zu erreichen, wie Schäffer

behauptete, mit hochmodernen funktechnischen Geräten ausgestattet sein sollte, von denen eines bis heute auf der streng geheimen Liste steht.

Der Urkunde zur Übergabe des Bootes ist eine Liste der zweiunddreißig Besatzungsmitglieder an Bord von U-977 beigefügt. Auf dieser Liste sind vier Männer aufgeführt, die den Spezialkurs für Elektrizität und den Kurs für schwere elektrische Maschinen auf dem U-Boot bestanden hatten. Diese vier Männer waren:

Funkobergefreiter Harry Hentschel,
leitender Funktelegrafist: Obermaschinist Hans Krebs,
Maschinenobergefreiter Kurt Nittner und
Maschinengefreiter Gerhard Höfler.

Die Argentinier hielten es nicht für nötig, all die anderen Kurse zu erwähnen, die die Besatzung möglicherweise belegt hatte.
Auf dem vom Heck von U-977 aus aufgenommenen Bild des Kommandoturms ist zu erkennen, dass die interessanten Positionen in der Luft mit einer Nummer markiert sind, aber die dazugehörigen Berichte, auf die sich die Nummern beziehen, bleiben geheim. Die am Schnorchelkopf angebrachte "Fu-M-B"-Antiradarvorrichtung war von einem Typ, von dem man annahm, dass er nicht allgemein für Boote des Typs VII verwendet wird. Sie ist auf dem zweiten Foto des Schnorchelturms zu sehen. Der Zweck der großen Antenne, die an der D/F-Schleife angebracht ist, ist unbestätigt.

Die dritte wichtige Antenne kann in der Akte des Ministeriums eingesehen, aber nicht fotokopiert werden. Diese Antenne war zu groß, um sie auf der Brücke zu verstauen, und ihre Größe und grobe Form lässt sich an der Ausdehnung des Bereichs auf der oberen Geschützplattform ablesen, der von der Zensur geschwärzt wurde. Diese Antenne ist halbkreisförmig, war drehbar und hatte eine veränderliche Parabolform.

Keiner der befragten britischen und amerikanischen Experten konnte einen Vorschlag zu ihrem Zweck machen. Wir stellen jedoch fest, dass Wolfgang Hirschfeld keine Beschreibung des mysteriösen Geräts lieferte, dessen Strahlen er von U-234 aus auf ankommende Flugzeuge richtete, und da U-977 die gleichen glücklichen Ergebnisse gegen Flugzeuge erzielte wie U-234, scheint es fair, **anzunehmen**, dass dies die Antenne für die *"Todesstrahlmaschine"* war und an Bord von U-977 angebracht wurde, sobald die drei Eskorten von U-234 es Ende März 1945 aus Norwegen zurückbrachten. Sie wäre für die Operation Southampton unverzichtbar und das eigentliche Ziel der Operation gewesen.

Wie bei U-234 war die Reise nach Norwegen extrem gefährlich, weil die Briten das Kattegat streng überwachten. Alle deutschen U-Boote, die auf dem Weg zur Front waren, mussten es durchqueren. Der Sektor war sehr schmal, stark vermint und konnte leicht blockiert werden: *"Mehr als die Hälfte der auslaufenden U-Boote ging hier auf ihrer ersten Fahrt nach Norden verloren, weil sie bei Luftangriffen nicht in verminten Gebieten tauchen konnten."*

Raus aus Frederikshavn,
"Kaum hatten wir unsere Eskorte verlassen, meldete das Anti-Radargerät die Anwesenheit feindlicher Flugzeuge. Wir zählten zwölf, die sich schnell näherten. Wir befanden uns in einem Gebiet mit Untiefen, das vermint war. Wir konnten bereits das Geräusch der Flugzeugmotoren hören. Zuerst umkreisten sie uns - es schien, als wollten sie unsere Position genau bestimmen oder auf Verstärkung warten, bevor sie angreifen. Wir rechneten damit, jeden Moment von den neuen Raketen unter den Tragflächen getroffen zu werden. Wären wir an der Oberfläche geblieben, wären wir erledigt gewesen, und so gab ich, die

Minengefahr ignorierend, den Befehl zum Abtauchen. Alles ging gut aus. Jedes Mal, wenn wir das FuMB-Anti-Radar auslösten, zeigte es die Anwesenheit von Flugzeugen in unmittelbarer Nähe an. Es schien, als ob sie unseren Kurs kannten und uns folgten."(8)

Die Verblüffung der alliierten Flugzeuge angesichts eines einzigen aufgetauchten U-Boots ist interessant. Nicht weniger als zwölf von ihnen kreisten, *"als ob sie versuchten, die Position des Bootes zu bestimmen"*, was darauf hindeutet, dass sie es entweder nicht auf ihren Instrumenten oder durch ihre Ferngläser sehen konnten oder dass sie sich nicht trauten, in das Störungsphänomen einzudringen oder darauf zu schießen. Wenn sie, wie Schäffer behauptet, *"auf Verstärkung warteten"*, wie viele Flugzeuge waren dann noch nötig, um U-977 anzugreifen?
U-977 kam sicher in Horten und am 26. April in Christiansund Süd an. Am 1. Mai kam die Nachricht von Hitlers Tod und dass Admiral Dönitz den Oberbefehl über die Wehrmacht übernommen hatte.

"Inzwischen hatte der Chefingenieur gelernt, mit dem Schnorchel zu navigieren. Wir waren bereit zu in See zu stechen. Wie ich voraussagte, bekamen wir die Folgen des Verschleißes der Dieselkupplungen zu spüren. Wir beschwerten uns nicht, denn wollten wir an die Front. Wir hatten einen klaren und präzisen Auftrag, bei dem wir nicht inmitten chaotischer Umstände widersprüchlichen Befehlen unterworfen waren."

U-977 führ am 2. Mai 1945 von Bergen in den Hafen von Southampton. *"Ein paar Tage nach dem Auslaufen verloren wir das Hauptperiskop durch die Nachlässigkeit der IWO. Das war ernst, denn es war für die Navigation mit dem Schnorchel unerlässlich. Beim Schnorcheln wären wir ohne es blind gewesen. Das Himmels-Periskop war kein Ersatz."*(9)

Am 4. Mai notierten die Telegrafisten Dönitz' Tagesbefehl an die U-Boot-Flottille, die Feindseligkeiten einzustellen, woraufhin U-977 die Operation Southampton aufgab und zur norwegischen Küste zurückkehrte. Als es am 10. Mai 1945 an die Küste bei Bergen zurückkehrte, meldeten sich sechzehn Besatzungsmitglieder freiwillig, um an Land zu gehen, so dass 32 Mann übrig blieben, um das Boot nach Argentinien zu segeln.

Die rätselhafte Reise von U-977 von Bergen nach Mar del Plata, Argentinien

Die *"66 Tage unter Wasser"* von U-977 ist eine Fiktion. In El Secreto del U-977 erklärte Heinz Schäffer:
*"Nachdem ich das Boot am 17. August 1945 auf dem Stützpunkt Mar del Plata übergeben hatte, ging ich in die Offiziersmesse des Küstenwachtkreuzers GENERAL BELGRANO, wo ich aufgefordert wurde, den argentinischen Marinebehörden meine Reise anhand der Seekarten und astronomischen Handbücher, die ich ihnen vorgelegt hatte, zu erklären. Das erste, was der Flottillenkommandant wissen wollte, war, warum ich mein U-Boot nicht vor der Küste versenkt hatte. Ich antwortete, dass wir sonst alle Möglichkeiten verloren hätten, die Wahrheit über unsere Reise zu erklären. Aus seiner Antwort schloss ich, wie wichtig es war, dass wir unsere Haltung klar begründen: 'Kommandant, es besteht der starke Verdacht, dass Ihr Boot vor einigen Tagen den brasilianischen Kreuzer BAHIA versenkt hat. Außerdem wird vermutet, dass Sie Adolf Hitler, Eva Braun und Martin Bormann an Bord hatten und sie im Süden unseres Kontinents an Land gebracht haben. Zuerst müssen wir diese Punkte aufklären.'
Mit großer Ruhe holte ich meine Seekarte heraus, breitete sie auf dem Tisch aus und erklärte ihm unsere Reiseroute vom 9. Mai. Nachdem er meine Ausführungen gehört hatte, antwortete er: 'Wenn diese Karte genau ist, Kommandant, dann waren Sie an dem Tag, an dem die BAHIA versenkt wurde (also am 4. Juli 1945), mehr als fünfzig Seemeilen von dem Ort entfernt, an dem sie unterging (also vom Äquator). Wir werden Ihre Unterlagen prüfen.'"*(10)

Wäre U-977 tatsächlich noch zehn Tage nördlich der Kapverdischen Inseln und tausend Meilen von der Stelle entfernt, an der die BAHIA gesunken ist, getaucht, wäre dies ein guter Zeitpunkt

gewesen, dies zu sagen. Aus der Aussage von Capitan Mallea geht hervor, dass U-977 am 4. Juli 1945 mehr oder weniger 50 Meilen vom Äquator entfernt war, aber nicht so weit. Und aus Schäffers Buch(11) geht auch hervor, dass U-977 am 10. Juli 1945, als Wermuths U-530 in Mar del Plata aufgab, bereits zwischen dem Äquator und Rio de Janeiro lag.

Bei der wahren Fahrt von U-977 wurde der Äquator am 3. Juli 1945 überquert. In den offiziellen Berichten, die von den argentinischen und amerikanischen Marinearchiven freigegeben wurden, wurde der Äquator angeblich drei Wochen später überquert. Im Vernehmungsbericht der argentinischen Marine heißt es, dass Schäffer am 20. August 1945 mit zwei Karten zum Verhör erschien: der Karte, die er bei seiner Kapitulation in Mar del Plata vorgelegt hatte, und der gefälschten Karte, die er im Auftrag der Argentinier angefertigt hatte und die ihn am 3. Juli 1945 viel weiter nördlich des Äquators positionierte als seine wahre Position. Mit dieser List wollte er alle Fragen darüber abwehren, dass er Hitler und andere Passagiere in Argentinien an Land gebracht hatte, dass er auf dem Weg nach unten von anderen deutschen U-Booten auf See aufgetankt wurde oder dass er den brasilianischen Kreuzer BAHIA versenkt hatte.

Die Fakten, über die sich alle Quellen einig sind

Alle Quellen stimmen darin überein, dass U-977 Bergen, Norwegen, am Morgen des 10. Mai 1945 verlassen hat und dass das Boot am 17. August 1945 nach einer Fahrt von etwa 7.600 Meilen in Mar del Plata, Argentinien, angekommen ist. Außerdem waren in Kiel etwa 85 Tonnen Treibstoff geladen worden, von denen bei der Übergabe an die Argentinier noch fünf Tonnen übrig waren.

Die offiziellen Berichte der USA und Argentinien über die Reise von U-977

Die Argentinier deklassieren Material normalerweise nicht so, wie man es in der nördlichen Hemisphäre gewöhnt ist. Im Jahr 2002 erlaubte das argentinische Marinearchiv auf Veranlassung des Chefs des argentinischen Marinestabs den Autoren Salinas und De Napoli, das Schäffer-Verhör zu kopieren, um es in ihr Buch aufzunehmen.(12) Die Autoren waren verpflichtet, das gesamte Material in ihrer Erzählung ehrlich wiederzugeben, es aber niemandem zu zeigen. Das weiß ich aus meinem Gespräch mit ihnen in Buenos Aires. Wir wissen auch aus dem später freigegebenen US-Verhörbericht, dass sie sich an die Bedingungen hielten, an die sie gebunden waren, und so können wir sicher sein, dass die Punkte im argentinischen Bericht, die im US-Bericht fehlen, wahrheitsgemäß wiedergegeben wurden und im argentinischen Bericht auftauchen.

Schäffer sagte den argentinischen Marinevernehmungsbeamten am 20. August 1945,(13) dass er Island ansteuerte und dann nach Süden zu den Kapverden fuhr, wo er nach einer 64-tägigen Reise von Norwegen aus am 13. Juli 1945 ankam. Er war sicherlich einen großen Teil dieser Strecke an der Oberfläche, denn er erwähnte, dass er mehrmals tauchen musste, um nicht von Schiffen gesehen zu werden. Der Kurs wäre gut gewesen, um die Strömung des Nordatlantiks zu berücksichtigen. Schäffer erzählte ihnen anhand seiner gefälschten Karte, dass er jede Nacht vier Stunden an der Oberfläche verbrachte, um die Batterien aufzuladen, und die restlichen zwanzig Stunden täglich unter Wasser.
Den Argentiniern gefiel diese Version nicht, weil er zu viel Treibstoff verbraucht hätte. Sie berechneten:

- Aufladen der Batterien 250 Liter/Std. x 4 Std. = 1000 Liter;
- Fahrt unter Wasser 120 Liter/Std. x 20 Std. = 2400 Liter;
- Täglicher Gesamttreibstoffverbrauch = 3400 Liter;
- Gesamttreibstoff für 64 Tage, 3400 Liter x 64 = 217.600 Liter;
- In Kiel verschiffter Gesamttreibstoff = 85 Tonnen.

Er hätte also zweimal auftanken müssen, um die Kapverden zu erreichen, und das war nicht gewollt.

Laut dem freigegebenen Bericht der US Navy nahm U-977 denselben Kurs und erreichte die Kapverden am Nachmittag des 14. Juli 1945, also nach fünfundsechzig Tagen. Abgesehen von dem einen Tag Unterschied ist dies derselbe Bericht, den Schäffer den Argentiniern auf der Grundlage der gefälschten Karte vorgelegt hat. Die Amerikaner berechneten weder den Treibstoffverbrauch noch beachteten sie die *"66 Tage immer getaucht"*, denn offensichtlich hatte das niemand erwähnt, weil es nie passiert war, und die Amerikaner schlossen die Angelegenheit mit der Bemerkung ab, dass die Reise *"mit einer extrem langsamen Durchschnittsgeschwindigkeit"* durchgeführt worden sei.

"66 Tage unter Wasser"

In seinem Buch beschreibt Schäffer seine epische "66-tägige Unterwasserreise" mit achtzig Tonnen Treibstoff. Er sagt, er sei in sechsundsechzig Tagen immer unter Wasser von Norwegen bis zur Straße von Gibraltar gefahren.(14) Diese Entfernung beträgt 1800 Meilen, wie er sagt. Daher betrug seine Durchschnittsgeschwindigkeit über dem Boden 1 Knoten. Obwohl er von Schottland bis zum Kap Finisterre gegen die ostwärts gerichtete Strömung des Nordatlantiks ankämpfen musste und kein Periskop hatte, entschied er sich dafür, *"die Küste Großbritanniens zu umschiffen"*, was ihn viel Treibstoff gekostet hätte, um ihn vom Leeufer fernzuhalten. [Ein Lee-Ufer ist die Küste, welche in der Richtung liegt, in die der Wind blast.] Als er in der Nähe von Gibraltar auftauchte, stellte Schäffer fest, dass er die Hälfte seiner Treibstoffvorräte - vierzig Tonnen - verbraucht hatte, nur um nach Gibraltar zu gelangen, und er musste die restlichen 5.500 Seemeilen mit den restlichen vierzig Tonnen zurücklegen.

Nach vielen Diskussionen und Berechnungen entschied Schäffer,(15) dass er nun *"täglich zehn Stunden bei 60 Umdrehungen mit einem Diesel und 14 Stunden mit einem E-Motor fahren muss, was uns bis Mitte August mit fünf Tonnen Reserve von Gibraltar nach Mar del Plata bringen wird"*.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7 Knoten pro Tag würde er einhundertsechsundsechzig Seemeilen pro Tag in Richtung Süden fahren. Von Gibraltar bis zum Äquator sind es 3.000 Seemeilen, wofür er 17 Tage bräuchte. Er würde also am 14. Juli + 17 Tage = 31. Juli 1945 dort ankommen. Das stimmt natürlich weder mit den *"offiziellen"* Berichten überein, nach denen er den Äquator am 23. Juli überquerte, noch mit seinem wahren Eingeständnis, dass er den Äquator am 3. Juli überquerte. Und wie die argentinische Marine sehr wohl wusste und nicht wollte, dass die Weltöffentlichkeit davon erfährt, war U-977 nach dem Überqueren des Äquators nicht weniger als 44 Tage lang in den Gewässern des Südatlantiks unterwegs und es gibt keine Anhaltspunkte, was Schäffer in dieser Zeit getan hat.

Die Ladung an Bord von U-977

Auf das außergewöhnliche Gewicht von U-977 wurde bereits oben hingewiesen. Schäffers Erzählung macht deutlich, dass das Boot restlos vollgestopft war, und das erklärt, warum die sechzehn Besatzungsmitglieder am 10. Mai 1945 in der Nähe von Bergen an Land gesetzt wurden - nicht als Geste väterlicher Freundlichkeit von Schäffer, sondern weil die Reise wegen des Platzmangels erträglicher gemacht werden musste. Er spielt viermal auf diesen Platzmangel an, ohne anzudeuten, wie er entstanden ist. Aus den argentinischen Archiven wissen wir jetzt, dass es schwere elektrische Geräte gewesen sein müssen.

Hier haben wir ein U-Boot vom Typ VII-C mit nur zehn Torpedos an Bord und Proviant für zweiunddreißig Männer für drei Monate. Da sechzehn Männer an Land gingen, bevor das Schiff

nach Argentinien auslief, hätte an Bord viel mehr Platz sein müssen, als die verbleibenden Besatzungsmitglieder gewohnt waren, doch die Maschinenraumarbeiter *"gingen in die Unteroffiziersquartiere"*, um *"mehr Platz zu schaffen"*. *"Hätten wir die gesamte Schiffsbesatzung an Bord gehabt, wäre es extrem ungemütlich geworden."* Schäffer erklärt das:

"Nur zwei Männer konnten sich gleichzeitig von einem Raum zum anderen bewegen, jede weitere Bewegung hätte den Trimm beeinträchtigt und es dem Chefingenieur erschwert, das Boot ohne Tiefenschwankungen auf 14 Metern zu halten" - ein Hinweis darauf, wie empfindlich das Boot war - und *"die menschlichen Abfälle, die sich an Bord ansammelten, waren übermäßig"*,(16) was darauf hindeutet, dass beide Toiletten nicht in Gebrauch waren und wahrscheinlich als Lagerräume dienten. Die Toilettenbesuche der Besatzung waren nicht erwünscht, um das Boot im gewünschten Trimm zu halten.

Schäffer beschreibt,(17) dass die Boote vom Typ VII-C im Bugraum zwölf Klappbetten hatten, zwei für je drei Mann an Bord, also Betten für zwanzig Mann. Im Unteroffiziersraum achtern gab es acht Klappbetten für zwölf Männer. Insgesamt gab es Kojen für dreißig Mann, denn zehn von ihnen hielten gleichzeitig Wache im Maschinenraum, im Kontrollraum und in der Telegrafenabteilung. Der Kommandant und drei Offiziere hatten ihre eigenen Betten, so dass unter Berücksichtigung der Wachen an Bord von U-977 mehr Feldbetten (vierunddreißig) als Männer auf dem Boot (zweiunddreißig) zur Verfügung standen, und niemand brauchte auch nur eine Hängematte.

Bugraum von U-995, derselbe wie U-977, mit " heruntergeklappten" Feldbetten

"Obwohl sechzehn Männer ausgeschifft wurden", berichtet Schäffer, *"blieb der Raum immer noch sehr eingeschränkt"*.(18) Der IWO, Karl Reiser, wollte die Torpedos abfeuern, *"um mehr Platz in den Abteilungen zu schaffen"*.(19) Es waren zehn Torpedos an Bord. Vier davon waren in den vorderen Rohren und vier in den Stauräumen unter den Flurplatten im Bug verstaut, einer im Heckrohr und einer im Stauraum unter der Flurplatte im Heck. Sie nahmen der Besatzung keinen Platz weg. Zweifellos gab es nur zehn statt der üblichen vierzehn, damit die Torpedos keinen weiteren Platz im Inneren des Bootes benötigten. Wären die zehn Torpedos abgefeuert worden, wäre nur in den Torpedorohren und den Räumen unter den Flurplatten neuer Platz entstanden. Die einzige Möglichkeit, *"mehr Platz"* für die Besatzung zu schaffen, wäre also gewesen, so viel wie möglich von dem, was den Platz im Druckkörper beanspruchte, in die fünf Torpedorohre und die Stauräume unter den Flurplatten zu verlagern.

Die tatsächliche Fahrt von U-977

Wenn er dem in den Berichten der US-amerikanischen und der argentinischen Marine beschriebenen Kurs gefolgt wäre, hätte Schäffer den Äquator am 3. Juli 1945, vierundfünfzig Tage nach seiner Ankunft in Bergen, ohne aufzutanken erreichen können, indem er täglich 89 Seemeilen, meist an der Oberfläche, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 3,7 Knoten zurückgelegt hätte. Von Bergen bis nach Argentinien hätte er problemlos ohne Auftanken fahren

können, wenn er die meiste Zeit an der Oberfläche verbracht hätte. Der ganze Zweck der Reise war es, die Ausrüstung in Argentinien in Sicherheit zu bringen. Wenn alle Flugzeuge, denen er begegnete, so verwirrt über U-977 waren wie die zwölf über dem Skagerak, hätte er ziemlich sicher sein müssen. Ob er jemals aufgetaucht und in Sichtweite der BAHIA war, ist eine Frage, die in einem früheren Kapitel behandelt wurde. Möglicherweise war U-977 eines der beiden Boote, die in der Nacht des 27. Juli 1945 bei Necochea entladen wurden.

Ungeklärte Kontakte

Am 13. Juli 1945, neun Tage nach dem Untergang des brasilianischen Kreuzers BAHIA am Äquator bei 30°W, ging das brasilianische Torpedoboot BABITONGA mit seinem Kommandanten und seiner in der U-Boot-Bekämpfung sehr erfahrenen Besatzung an der Stelle in Position, an der die BAHIA gesunken war, und entdeckte sofort zwei oder möglicherweise drei getauchte U-Boote in einer Entfernung von 1100 Metern. Nachdem er sie um Identifikation gebeten hatte und keine Antwort erhielt, rief der Schiffskommandant Verstärkung und die Jagd auf die U-Boote begann. Aus irgendeinem mysteriösen Grund war es fünf Tage lang nicht möglich, ihre Position sicher zu bestimmen.

Am 17. Juli meldete ein Fischerboot vor Rio Grande do Sul, dass es von zwei U-Booten auf dem Weg nach Süden überholt wurde, die als deutsche U-Boote identifiziert wurden, während die BABITONGA am 18. Juli einen Hydrophonkontakt zu einem einsamen Boot herstellte, das sie dann mit ihren Hedgehog-Werfern auf Tiefe beschoss. Während des Gefechts tauchte in 800 Metern Entfernung kurzzeitig ein Objekt auf, das für ein U-Boot gehalten wurde. Es wurde als "schwarz glühend" beschrieben und hatte eine Form, die sich einer Beschreibung entzog. Als die BABITONGA mit ihren Deckskanonen das Feuer eröffnete, tauchte das Objekt schnell ab, was an den riesigen Blasen zu erkennen war, die an die Oberfläche stiegen.

Es dauerte eine ganze Weile, bis ein weiterer Kontakt hergestellt wurde, diesmal mit dem Sonar. Bei einem erneuten Angriff kam etwas Öl von unten hoch. Eine Probe wurde zur Analyse entnommen. Nach der Rückkehr in den Hafen war Kapitän Dos Santos Parreira nicht der Meinung, dass er einen Abschuss erzielt hatte, aber er hielt es für *"eine realistische Hypothese, dass er feindliche U-Boote auf ihrem Weg nach Süden überraschte, die irgendwo im südamerikanischen Küstengebiet an Land gehen wollten."* Die Analyse der Sonaraufzeichnungen in den Vereinigten Staaten ergab, dass es sich bei dem Objekt *"zweifelsfrei um ein U-Boot"* handelte, während die Ölprobe *"von keinem alliierten U-Boot im Dienst stammte."*(20)

Fußnoten

(1) Ein Großteil des Inhalts der ersten Ausgabe über die Fahrt von U-977 wurde als politisch unerwünscht eingestuft und aus Das Geheimnis um U-977 entfernt. Die ursprüngliche erste Ausgabe wurde 1950 in Buenos Aires veröffentlicht, bevor im selben Jahr in Westdeutschland die zensierte Version mit dem Titel **U-977 - 66 Tage unter Wasser** erschien. Alle fremdsprachigen Übersetzungen basieren auf dem letztgenannten Buch. Im Jahr 2006 wurde der deutsche Originalband ins Spanische übersetzt und in Argentinien veröffentlicht. Siehe: Heinz Schäffer: El Secreto del U-977, Hisma, Buenos Aires, ISBN 987-22996-0-9

(2) Freigabebericht der US Navy über die Vernehmung der Gefangenen von U-977, die sich in Mar del Plata ergeben haben (17. August 1945): El Secreto del U-977, S.191: für den Kommentar zum Verhör von Schäffer durch die argentinische Marine vom 20. bis 23. August 1945 siehe Salinas und De Nápoli, Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires 2002.

(3) Laut El Secreto (S. 27) hatte Schäffer "kein Interesse an Politik und gehörte nicht der Hitlerjugend an", und die Schifffahrtsgesellschaft, in der er verkehrte (mit 14 Jahren besaß er ein Segelschifferpatent für alle Klassen von Segelschiffen auf allen deutschen Wasserstraßen), hatte "keine Verbindung zur NS-Ideologie". Obwohl er seinen obligatorischen sechsmonatigen RAD-Dienst auf dem Land ableistete, wäre mehr Zugehörigkeit zum Regime nötig gewesen, um die Erlaubnis zu erhalten, in die Vereinigten Staaten zu gehen, "um sein Englisch zu verbessern". Neben einem Besuch in Cleveland erzählte er der argentinischen Marine bei einem Verhör, dass er zahlreiche Städte in den

USA besucht und bei der Gründung des pro-nazistischen US-Deutschen Bundes in Buffalo mitgeholfen habe. Während seiner Karriere wurde Schäffer mit dem Eisernen Kreuz Erster Klasse und der U-Boot-Front-Spange in Bronze ausgezeichnet, eine wichtige Auszeichnung.

(4) NARA Air Intelligence Summary No.53 (US Strategic Air Forces in Europe, 12. November 1944).

(5) Brooks/Hirschfeld, Hirschfeld, Pen & Sword/USNIP, 1997, S.200-202.

(6) El Secreto, S. 215.

(7) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires, 2002, S.235-236.

(8) El Secreto, S. 186-187.

(9) ebd., S. 191, 204, 217.

(10) El Secreto del U-977, S. 19.

(11) ebd., S. 222.

(12) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Norma Ediciones, Buenos Aires, 2002.

(13) ebd., S. 426.

(14) El Secreto, S. 210.

(15) ebd., S. 215

(16) ebd., S. 198, 203, 205.

(17) ebd., S. 58-59.

(18) ebd., S. 203.

(19) ebd., S. 205.

(20) Ultramar, S. 303-305, zitiert Historia Naval Brasileira, Band 5, Servicio de Documentacao Geral da Marina, Rio de Janeiro, 1985.